

도시설계의 New Paradigm II :

공공영역 설계를 위한 도시설계

- 서울 그린웨이 마스터플랜 수립을 위한 파일럿 프로젝트(Pilot Project) -

김기호*

〈目 次〉

I. 서론

II. 그린웨이의 개념: 그린웨이란
무엇인가?

III. 세계 주요도시의 그린웨이:

보스턴(Boston), 시애틀(Seattle)

IV. 결론

I. 서론

많은 사람들은 현행 우리나라의 “제도 도시설계”¹⁾의 운영은 실패했다고 말하고 있다. 혹자는 더 나아가서 한국의 도시설계가, 많은 경우에, 오히려 도시환경에서 난개발을 부추겨 왔고, 경우에 따라서는, 난개발에 면죄부를 제공할 정도로 잘못 이용되고 있다고 말하고 있다.

그러면 우리나라에서 무엇이 도시설계로 하여금 실패하게 만들었을까? 여러 가지 이유가 있겠지만, 그 중에서도 첫 번째 이유는, 공공부문의 리더십 부족과 그로인한 공무원들의 소극적인 태도로 말미암아 우리나라의 도시설계가 본래 주어진 기능과 역할을 올바르게 수행하지 못하고 있다고 할 수 있다.

두 번째는, 1990년대부터 지금까지 우리나라의 도시개발 방법이 토지소유자 중심으로 이루어져 왔고, 특히 토지소유자가 건설회사와 합동해서 개발하는 과정에서, 공공부문이 거의 역할을 하지 않았으며, 이러한 상황 속에서 도시설계의 역할이 실제로 크게 주어지지 못했기 때문이다.

세 번째는, 아마도 이것이 가장 큰 이유가 될 수 있겠지만, 도시설계가 도시환경에서 공공영

* 서울大學校 環境大學院 교수

1) 현행 지구단위계획으로 통칭할 수 있는데, 이 ‘제도 도시설계’는 도시설계가 가진 본질적 의미인 공공영역의 디자인(Public-Realm Design) 기능 보다는 형식과 과정을 중심으로 운영되는 절차법상의 도시계획체계를 따르고 있어서 일반 시민을 위한 실질적인 도시환경 개선을 기대하기 어렵다고 할 수 있다.

역을 다루지 않고, 주로 민간영역, 다시 말해서, 민간획지 안에 들어가서 민간 건축물에 규제를 하는 일에 초점을 맞추었기 때문에, 좀 더 큰 위계에서 공공의 목표를 수립할 수도 없었고, 그 결과로 공공영역은, 실제로, 도시설계의 설계대상에서 제외되게 되었다. 바로 이 점이 우리나라 도시설계가 축소되고, 무력하게 된 가장 큰 근본원인이라고 할 수 있다.

그러면 왜 우리가 도시설계가로서 서울의 그린웨이 시스템을 만들려고 하는가? 아마도 가장 큰 이유는 지난 20여년 동안 서울에서 도시설계 프로젝트가 광범위하게 이루어져 왔지만, 솔직히 말해서, 우리의 도시설계가 우리 도시의 삶의 질 개선에 긍정적인 도움을 주었다고 하기는 매우 힘들다고 생각했기 때문이다. 그래서 우리나라의 도시설계가들도 매우 늦었지만, 실제적으로 우리 도시의 삶의 질 개선에 직접적인 기여를 하기 시작해야 한다는 소명의식을 가지고 있기 때문이다.

두 번째 이유는 우리나라 도시의 경쟁력을 높이기 위해서 우리가 무엇을 할 수 있을까를 생각하는 과정에서, 여러 가지 측면에서 할 수 있는 일이 있겠지만, 우선 공원의 면적을 확충하고, 더 나아가서, 공원으로서의 보행자 접근성을 높이는 것이 바람직하다고 생각했기 때문이다. 이러한 측면에서, 그린웨이 시스템 구축은 필수적이라고 할 수 있다. 그린웨이란 개념적으로 볼 때 일종의 선형공원이라고 할 수 있다. 선형이기 때문에 기성시가지에서 확장하기가 쉽다. 그렇기 때문에, 기성시가지에서 새로운 공공공간을 선적으로 확충하는 것이 상대적으로 좀 더 효율적이라고 할 수 있다.

세 번째 이유는, 지난 10여 년 동안에 서울에는 한강변에 난지도 공원과 서울 숲과 청계천 공원이 만들어졌고, 더욱 중요한 것은, 앞으로 10년 내에 용산미군기지가 용산공원으로 만들어지게 되어 있다. 특히, 용산공원이 바로 한강의 북쪽에 위치하고 있고, 또한 용산공원의 바로 북쪽에는 남산이 위치하고 있다. 이러한 상황 속에서 앞으로 우리가 서울의 그린웨이 시스템을 한강 수변공간을 중심으로 설치하게 될 때, 용산공원은 서울의 그린웨이 시스템에서 핵심적인 공간이 될 수 있다고 생각이 된다.

그래서 지난 10여 년 동안 만들어진 중요한 공원들과 용산공원과 미래의 공원 프로젝트들을 연결시켜 줄 수 있는 서울 그린웨이 시스템을 만들게 되었다.

도시설계자들이 한강의 수변공간과 미래의 용산공원 주변을 포함하는 지역에서 그린웨이 시스템을 설계하고, 이 마스터플랜의 설계 개념을 공공부문에서 수용해서, 앞으로 한강변의 재건축이나 재개발 프로젝트에서 그린웨이 개념을 그들의 설계에 실제로 반영하게 된다면, 우리나라의 도시설계가 서울 도시환경의 삶의 질 개선에 실제로 도움을 제공하기 시작할 것이다. 이렇게 될 때, 도시설계가 한강변의 생명력을 다시 일으키는데 커다란 도움을 주기 시작하게 될 것이다.

그린웨이는 도시환경에서 대표적인 공공영역이 될 수 있다고 할 수 있다. 도시환경에서 그린웨이 같은 공공영역이 많이 만들어지고, 확충되어, 공간의 질이 좋아지게 될 때 도시의 삶의 질

도 좋아지며, 결과적으로 도시의 경쟁력도 개선되어진다고 할 수 있다.

II장에서는 그린웨이의 개념에 대한 이론적인 논의들을 살펴보기로 하며, III장에서는 우리보다 앞서 그린웨이 시스템을 도시환경에 도입하고, 계속해서 개선·확충해 나가고 있는 보스턴(Boston)과 시애틀(Seattle)의 주요 그린웨이 및 계획 체계에 대해서 살펴보고자 한다. 이는 공공영역 설계의 핵심인 그린웨이 디자인을 통해 우리의 도시환경에 도시의 생명력을 다시 일으키기 시작하려는 우리에게 많은 시사점을 주기 때문이다. 다음 IV장에서는 이러한 이론연구와 사례연구를 바탕으로 진행된 서울의 동부이촌동 지역의 파일럿 프로젝트(Pilot Project)를 통해 그린웨이 시스템을 제안하고자 한다. 이는 우리 도시환경의 삶의 질을 향상시키고 도시경쟁력을 강화하기 위해서는 우리나라 도시설계가 본래의 영역인 공공영역 설계로 패러다임의 전환이 필요함을 보여주고자 함이다.

II. 그린웨이의 개념: 그린웨이란 무엇인가?

1. 그린웨이의 개념

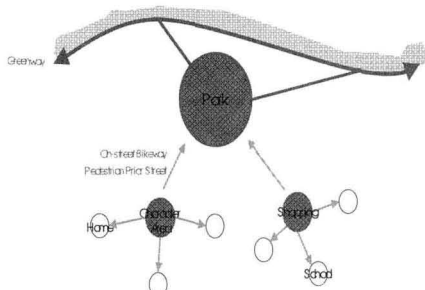
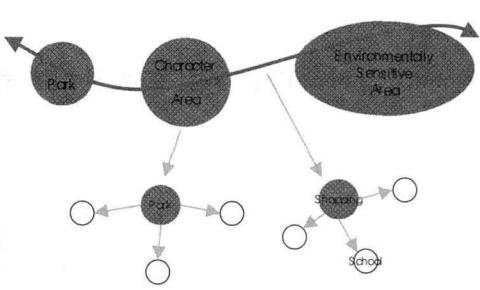
그린웨이 용어와 관련해서 Charles E. Little(1990)은 다음과 같이 설명하고 있다. 그린웨이에서 “GREEN”은 영국의 개념인 “GREENBELT”²⁾에서 차용되었고, “WAY”는 미국의 개념인 “PARKWAY”에서 차용되어 결합된 개념으로 ‘자연환경의 질을 향상시키고, 외부 레크레이션을 제공하기 위해 보존된 선형통로에 조성된 자연적인 푸른 길’이라고 설명한다. 또한, 미국에서 일반적으로 사용되고 있는 개념은 President’s Commission on American Outdoor(1987)와 NRPA(The National Recreation and Park Association)의 보고서(1995)에 잘 나타나 있다. 먼저, President’s Commission에서 나온 보고서에서는 그린웨이란 ‘사람들이 사는 곳에서부터 주변에 있는 오픈 스페이스에 접근하기 위한 접근로를 제공하고 도시와 교외를 연결하는 거대한 동선 체계’로 설명하고 있다. NRPA에서는 보고서 “Park, Recreation, Open Space and Greenway Guidelines”를 통해 그린웨이를 단순히 선형공원, 녹지, 공원과 녹지의 연결로로 한정하는 것이 아니라 ‘공원, 녹지 체계의 연결망을 구축하여 자연 환경의 조화를 이끌어내는 공원, 녹지의 상위 체계’로 규정하고 있다.³⁾

한편, 기성시가지 안에 그린웨이가 가장 잘 발달된 도시인 뉴욕과 밴쿠버에서는 <표 1>과 같이 도시의 다양한 환경에 맞는 그린웨이 개념을 가지고 있다.

2) Greenbelt는 Ebenezer Howard가 1898년 Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform이라는 저서에서 주장한 Garden City에서 제시한 도시주변에 개발되지 않고 영구적으로 보존되어야할 공원, 녹지 및 농지를 의미한다.

3) A Publication of the National Recreation and Park Association (1995), Park, Recreation, Open Space and Greenway Guidelines.

〈표 1〉 뉴욕, 밴쿠버의 그린웨이 개념

뉴욕	밴쿠버
<ol style="list-style-type: none"> 1. 다 기능의 통로 2. 철도, 고속도로, 도로, 강, 수변공간, 공원 등 자연적이거나 인공적인 선형의 공간을 따라 조성된 자전거 및 보행자 통로의 체계 3. 도시를 보다 안전하게 그리고 즐겁게 이동하고자 하는 도시민의 요구에 부응하는 것이며, 직장, 학교, 쇼핑, 심부름, 그리고 공원, 수변, 해변, 박물관 등을 연결하는 안전하고 즐거운 통로 4. 도시민의 건강을 증진, 여가의 기회를 제공, 교통수단의 제공하는 통로 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 보행자와 자전거를 위한 통로 2. 전통적으로 자연속의 탐방로, 공원이거나 수변을 따라 있는 산책로를 의미하나 이것이 전부는 아님 3. 자연지역, 개발지역 등 각각의 지역에 적합하도록 유연성 있게 설계하는 이동통로 4. 보행자와 자전거 이용자를 위한 공공의 통로이며 공원, 자연보전지역, 문화 역사 지역, 주거지, 상업지역 등을 연결, 다양한 형태를 가짐
 <p>[뉴욕시 그린웨이 개념도]</p>	 <p>[밴쿠버의 도시그린웨이 개념도]</p>

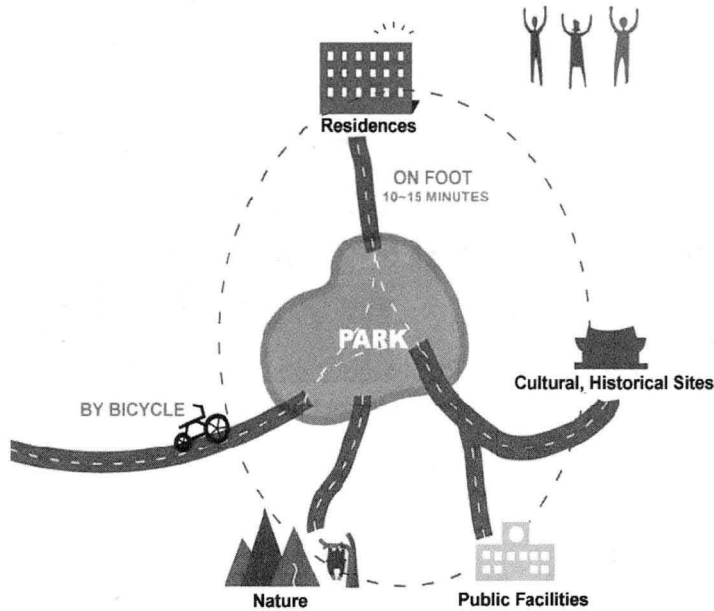
자료 1(뉴욕): New York City Department of City Planning(1993), A Greenway Plan for The New York City
 자료 2(밴쿠버): The City of Vancouver Policy Report(1995), The Vancouver Greenway Plan

이같은 개념들을 종합해 보면, 그린웨이는 도시민의 이동과 레크레이션이 가능한 오픈스페이스나 보행통로, 야생 동·식물이 이동하는 것을 돕기 위한 생태통로의 의미까지 포함하고 있다. 즉 도시전체의 공원, 녹지 체계를 구축하고 있는 여러 목적과 다양한 스케일의 선형공원(선형의 오픈스페이스)을 통칭하고 있다고 할 수 있다.

물론, 그린웨이가 녹음이 우거진 지역만을 지칭하는 것은 아니다. ‘그린’의 의미에는 환경 친화적이고, 역사, 문화 등 삶의 질을 향상시키는 다양한 요소들이 담겨 있다.⁴⁾ 따라서, 녹지나 수변공간 뿐만 아니라 숲이나 나무가 없는, 유적지나 문화·예술 공간이 그린웨이가 되기도 한다. 특히 ‘도시 그린웨이’가 주거지, 상업지 등 인구 밀집지역을 연결하는 형태로 계획되면서, 도시 내 그린웨이는 ‘도시민들의 다양한 야외활동을 뒷받침하는 선형의 옥외공간’이라는 포괄적인 의미를 지니게 된다.

요컨대, 그린웨이는 공원, 녹지, 다양한 도시공간들을 연결하는 통로, 접근로 이면서, 동시에,

4) 김기호·문국현(2006), 도시의 생명력, 그린웨이, 랜덤하우스 중앙.



〈그림 1〉 도시내 그린웨이 시스템 구상도

(자료: 행복한 지자체 비전 만들기 워크숍 중 ‘도시의 생명력 GREENWAYS’ 발제 자료, 2006. 06)

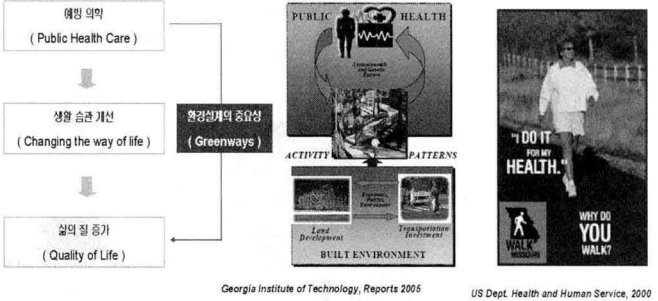
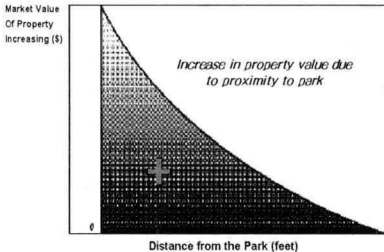
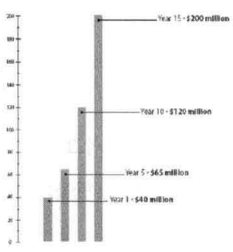
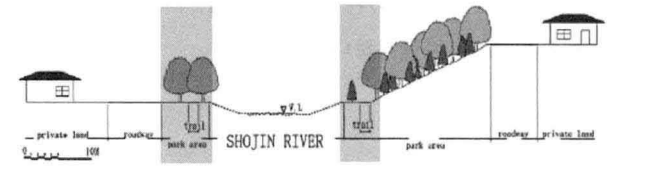
그 자체로 훌륭한 오픈스페이스의 역할을 한다. 따라서, 현대의 도시내 그린웨이는 녹도, 생태통로 등의 단순화된 단일개념보다는 〈그림 1〉과 같이 도시를 구성하는 네트워크 체계, 나아가 하나의 도시 인프라로 이해하는 것이 바람직하다.

2. 그린웨이의 혜택

도시환경 속에서 그린웨이 시스템이 미치는 영향·효과에 대한 연구는 이미 그린웨이 시스템을 갖춘 도시에서 많은 연구결과가 제시되고 있다. 그 내용을 정리한 〈표 2〉에서 알 수 있듯이, 우선, 시민들이 쉽게 그린웨이에 접근할 수 있도록 함으로서 건강한 삶을 누릴 수 있게 한다. 그리고 환경적인 측면에서 물과 공기를 깨끗하게 정화시켜주는 효과가 있으며, 방재적인 측면에서도 그린웨이는 효과적으로 이용될 수 있다. 뿐만 아니라 1995년 US Dept. of the National Park Service의 연구⁵⁾에 따르면 그린웨이나 공원이 부동산 가치의 증대에 긍정적인 영향을 주고 있음을 알 수 있다.

5) US Dept. of the National Park Service(1995), Economic Impacts of Protecting Rivers, Trails, and Greenway Corridors.

〈표 2〉 그린웨이의 기능·효과

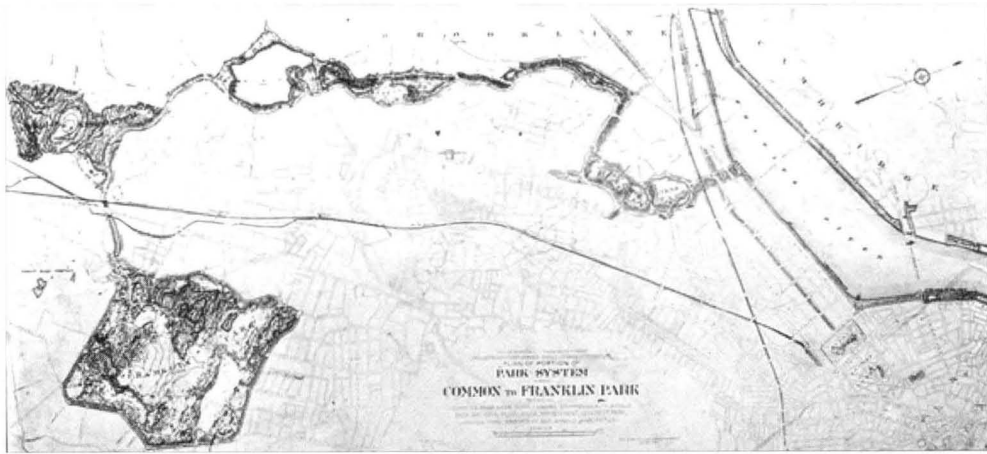
<p>건강 및 예방의학적 건강관리 효과 (Health & Wellness Benefits)</p>	<p>Relationships Between Urban Form, Physical Activity, and Public Health</p>  <p>Georgia Institute of Technology, Reports 2005 US Dept. Health and Human Service, 2000</p>	<p>- 시민들이 쉽게 활동적인 생활을 할 수 있게 함</p>
<p>경제적인 효과 (Economic Benefits)</p>	<p>Net Effects of Curve Property Value Increase Due to Proximity to Park</p>  <p>Distance from the Park (feet)</p> <p>Source: Economic Impacts of Protecting Rivers, Trails, and Greenway Corridors, US Dept. of the National Park Services, 1995</p> <p>The economic impact from the construction and operation of the Welland Canal Parkway and Trails System</p>  <p>Year 15 - 200 million Year 10 - 1720 million Year 5 - 565 million Year 1 - 549 million</p> <p>Welland Canal Parkway and Trail Master Plan, City of Welland, Canada</p>	<p>- 부동산가치 증대 - 관광수입 증가</p>
<p>환경적인 효과 (Environmental Benefits)</p>	 <p>SHOJIN RIVER</p> <p>Community realizes the benefit of greenways buffers for raising water quality and saving money on artificial water filtration systems.</p> <p>Source: Kalvin Platt, City Greenways, Urban Land Institute, 1999</p>	<p>- 환경 보호 · 보존의 효과 - 수질 · 대기의 질개선 - 홍수예방</p>

III. 세계 주요도시의 그린웨이

1. 보스턴(Boston) 그린웨이

Introduction

보스턴은, 뉴욕의 고층빌딩과 격자형의 도시개발과는 다르게, 주변에 풍부하고 질 좋은 자연



〈그림 2〉 Olmsted의 에메랄드 네클리스 파크 시스템

(자료: Jack Ahern(2003), Greenways in the USA: theory, trends and prospect)

환경과 낮은 밀도의 주택가가 있었기 때문에 센트럴파크와 같은 중심부의 대형공원보다는 선형구조의 공원·녹지 체계가 발달하게 된다. 1878년 보스톤 공원위원회가 필요한 토지의 매수를 마치고 Olmsted가 1895년까지 17년 동안 보스톤의 도시 구조에 맞게 디자인한 그린웨이가 바로 보스톤 그린웨이의 골격이 되고 있는 에메랄드 네클리스이다.

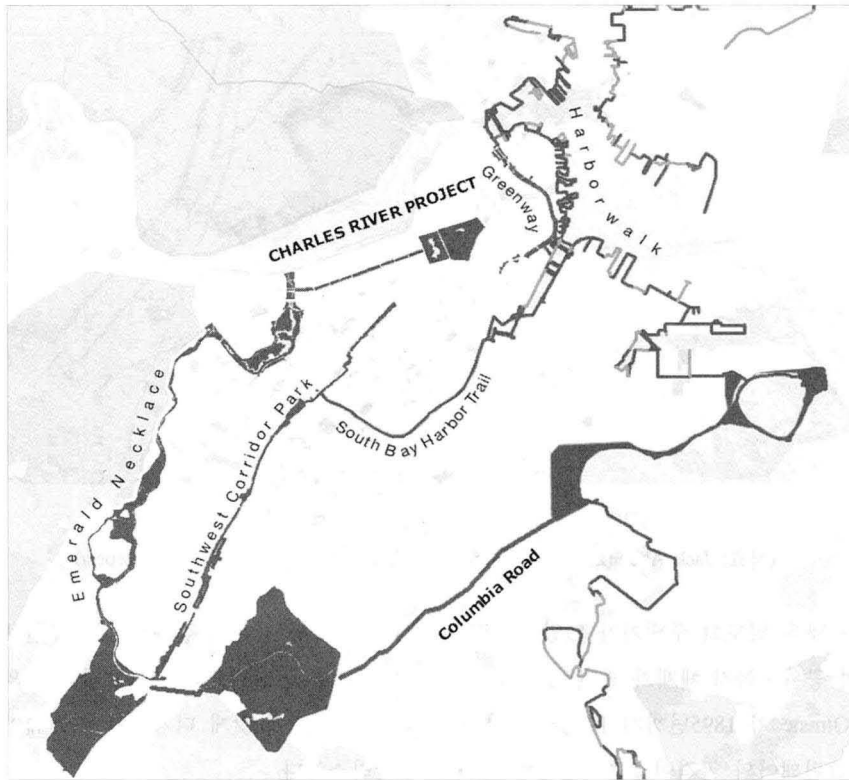
에메랄드 네클리스는 Boston Common을 기점으로 매립지의 주거지인 Back Bay지역의 Commonwealth Avenue에서 Back Bay Fens, 그리고 교외의 Franklin 공원과 수목원인 Arnold Arboretum을 볼르바르(Boulevard)와 파크웨이(Parkway)로 연결하여 하나의 공원·녹지 시스템을 이루고 있다.

이후 Charles Elliot⁶⁾은 1893년 보스톤 전체의 지질, 지형, 식물에 대해 기초조사를 실시한 후 106개의 기존 오픈스페이스에 추가하여 5개 유형의 새로운 후보지 23곳을 선정하여 6개의 주요 강을 포함한 총 98km²의 오픈스페이스를 관리·보존하는 보스톤의 광역 공원시스템(Metropolitan Park System)을 계획하였다.

이러한 계획들 아래 보스톤의 공원·녹지 체계가 이루어졌고, 현재에도 중앙에 집중된 공원·녹지가 아닌 도시 전반에 걸쳐 존재하는 파크시스템의 장점을 활용하는 도시개발이 이루어지고 있다. 이는 중앙에 집중된 거대한 공원·녹지 보다 “에메랄드 네클리스” 같은 선형공원의 형태가 도심에서 공원으로의 보행자 접근성을 높이기 쉽고, 공원의 확장측면에서도 유리하다고 할 수 있다. 보스톤에서는 〈그림 3〉과 같이 도시에 현존하는 다양한 선형시설(Linear Facilities)⁷⁾을 보존 및 연결하여 활용하는 방법으로 그린웨이 계획을 하고 있는 것이다.

6) Olmsted의 제자이며, 보스톤의 광역 파크시스템을 설계하였다.

7) 보스톤에서 강조되는 그린웨이를 위한 중요한 선형시설(Linear Facilities)의 유형은 해변 공간(Ocean



〈그림 3〉 선형시설들을 중심으로 넓게 펼쳐진 보스턴 그린웨이

(자료: 보스턴 도시재개발공사(Boston Redevelopment Authority)-2005년 내부 발표자료, 재구성)

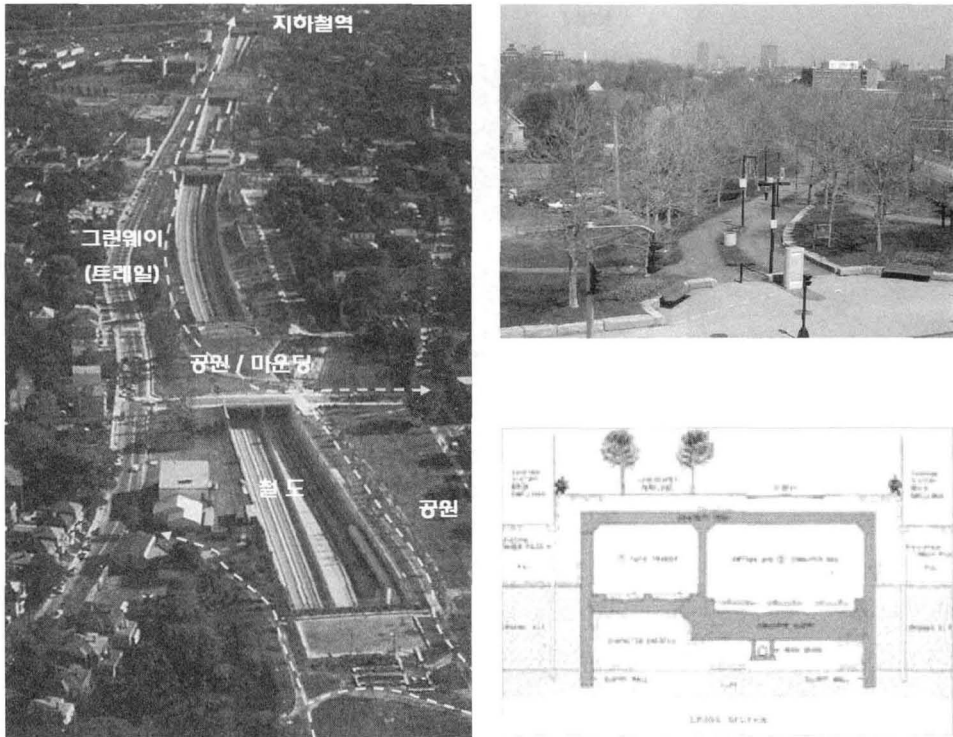
보스턴의 주요 그린웨이

○ Southwest Corridor 그린웨이

총 연장 길이 12.8km에 이르는 Southwest Corridor 그린웨이는 South Cove에서 Forest Hills 까지 보스턴의 7개 구역을 가로지르는 그린웨이로서, 계획기간 6년, 공사기간 8년이 넘게 걸린 대규모 프로젝트이다. 도시 내에서 철도시설이 갖는 선형의 공간적 특징을 활용하여 공간적 여유가 있는 철로 좌우측면 공간과 철도의 상부를 부분적으로 마운딩(Mounding)하여 공원과 그린웨이를 함께 조성한 것이 특징이라고 할 수 있다.

Southwest Corridor 그린웨이는 현재 서쪽으로는 에메랄드 네클리스 그린웨이와 연결하는 'Connecting Corridor' 프로젝트를 진행 중이고, 북쪽으로는 보스턴 도심 및 수변 그린웨이인 Harborwalk와 연결하기 위해 South Bay Harbor 트레일 등을 계획 중이다.

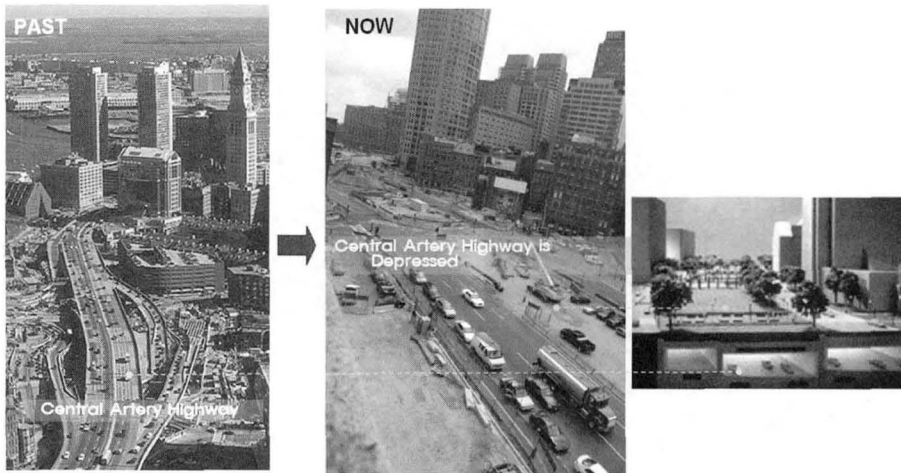
Fronts), 강(Rivers), 지천(Stream) 등의 환경적으로도 중요한 수변 공간(Waterfronts)이 있고 또 한 가지는 유형은 폐선부지의 "적응적 재사용"(Adaptive Re-Use of Abandoned Rail Lines)이다.



〈그림 4〉 사우스웨스트 코리도 그린웨이 현황 및 조성구간 단면
(자료: Process 97: Boston by Design(1991))

○ Rose Kennedy 그린웨이

로즈 케네디 그린웨이는 보스턴 도심의 교통체증을 없애고 녹지가 가득한 도심부를 만들기 위해 기존에 건설된 The Central Artery를 지하화하고, 그 상부에 공원·녹지 등 새로운 그린웨이를 만드는 프로젝트이다. 도사에서 가장 고밀한 곳에 계획된 로즈 케네디 그린웨이는 그린웨이 마스터플랜하의 다른 그린웨이들과 연계할 수 있는 계획을 수립하였다. Charles 강변의 해안선을 따라 계획된 Harborwalk, South Bay Harbor Trail을 통해 Southwest Corridor 그린웨이와 연결된다. 또한, 새로운 선형 공원 형태로 계획 중인 Turnpike Air Rights Corridor 프로젝트와도 연결할 계획을 세우고 있다.



(자료: Massachusettes Turnpike Authority 홈페이지, www.massturnpike.com)

○ Charles River 그린웨이

찰스 리버 그린웨이는 수변 공간 주변에 시민들의 여가활동과 하천의 범람 예방 등의 환경적인 목적으로 계획이 되었고, 북쪽에 위치한 캠브리지 지역과 남쪽의 브루클라인 지역을 보스턴 중심 지역으로 연결하고 있다. 총 14km 길이의 도심 내 수변공간에 강 양쪽에 면한 그린웨이가 51.5km 계획되었다. 강의 양쪽을 연결하는 보행 전용다리가 8개가 있어서 그린웨이 이용자들이 자유롭게 강을 건널 수 있다. 백 베이 펜스를 통해 시 외곽의 주거지로 가는 에메랄드 네클리스 그린웨이와 연결이 되고 보스턴 중심에 있는 로즈케네디 그린웨이와 하버워크 그린웨이와 연결되어 있다.

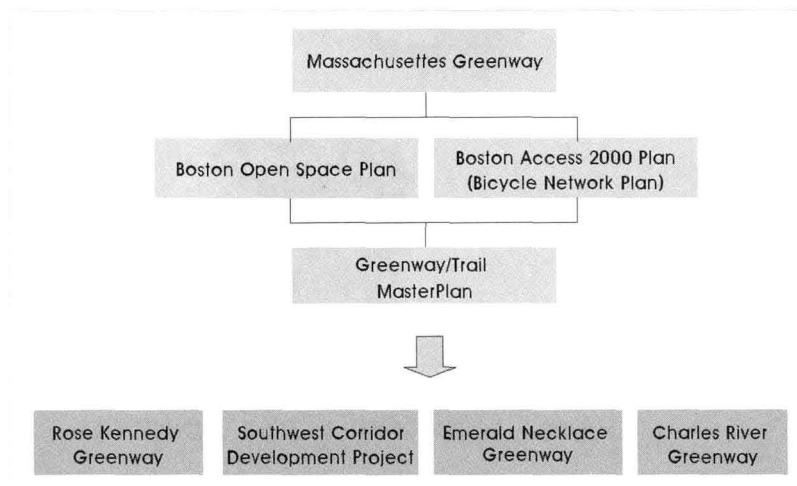


〈그림 5〉 보스턴의 찰스 리버 그린웨이 계획 현황
(자료: Process 97: Boston by Design(1991), 재구성)

보스톤 그린웨이 계획 체계

○ 보스톤 그린웨이의 상위계획과 실행계획

현재 보스톤에서는 다양한 그린웨이 계획을 하고 있으며 그 형태도 도시 내 장소적 특성에 따라서 다양하다. 그 중에서 메사추세츠 주 전체를 대상으로 하는 ‘메사추세츠 그린웨이 계획’과 ‘Boston Open Space Plan’, ‘Boston Access 2000 Plan’은 그린웨이 실행계획을 인도하는 대표적인 상위계획이다. 보스톤시는 주의 상위 계획을 토대로 해서 오픈스페이스 계획과 자전거도로 계획을 수립한다. 이와 같은 상위 계획의 틀 안에서 수립되고 있는 프로젝트 단위의 실행계획은 도시재개발 사업을 통한 선형공원 시설인 Rose Kennedy 그린웨이, 도시 내 선형시설인 철로 주변에 계획한 Southwest Corridor 그린웨이, 공원·녹지 체계 유형의 Emerald Necklace Greenway, 수변공간인 Charles River 그린웨이 등이 있다.



〈그림 6〉 보스톤 그린웨이의 상위계획과 실행계획 체계

이와 같은 상위계획과 실행계획을 지도상에 표현하면, 〈그림 7〉, 〈그림 8〉과 같이, 서로 긴밀하게 연계되고 있음을 알 수 있는데 이는 상위계획이 지역의 Vision Plan으로서의 역할을 하고 있고, 이에 따라 실행계획이 수립되어지는 체계가 잘 이루어지고 있음을 보여주고 있는 것이다.

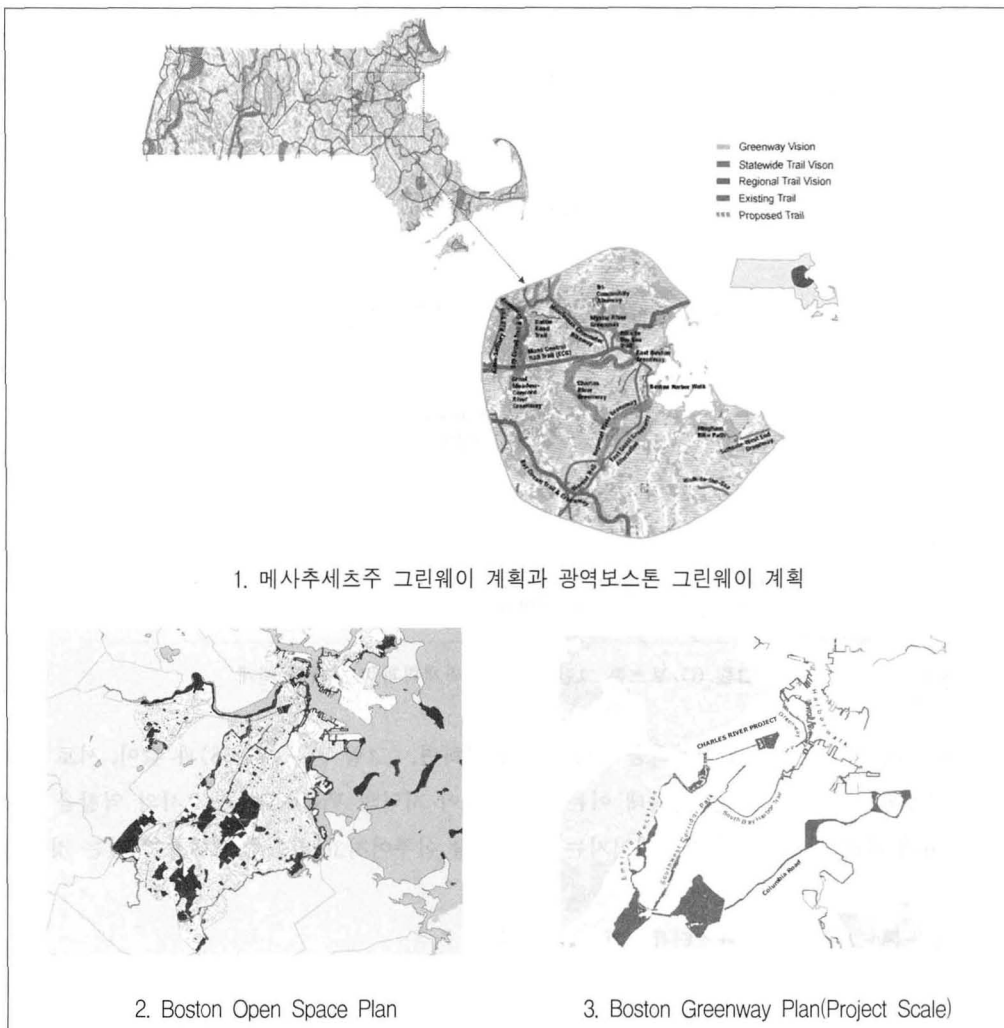
○ 보스톤 그린웨이의 마스터플랜과 실행계획

보스톤 시의 자전거도로 계획과 오픈스페이스 계획이 통합된 그린웨이/트레일 계획은 세부 실행계획을 통해 시의 개별적인 개발사업에 반영되어 진행된다. 보스톤 도심에서의 그린웨이 세부 실행계획은 Emerald Necklace Greenway 계획을 중심으로, 북쪽으로는 Charles River 그린웨이 연결이 계획되고 있으며, 남쪽으로는 사우스베이 하버트레일 계획을 통해 Southwest Corridor 그린

웨이와 Emerald Necklace Greenway가 연결되고 있다. 해안 쪽으로는 새롭게 계획된 Harborwalk를 통해 Charles River와 South Bay Harbor Trail이 연결되고 있다.

보스톤 그린웨이의 운영체제

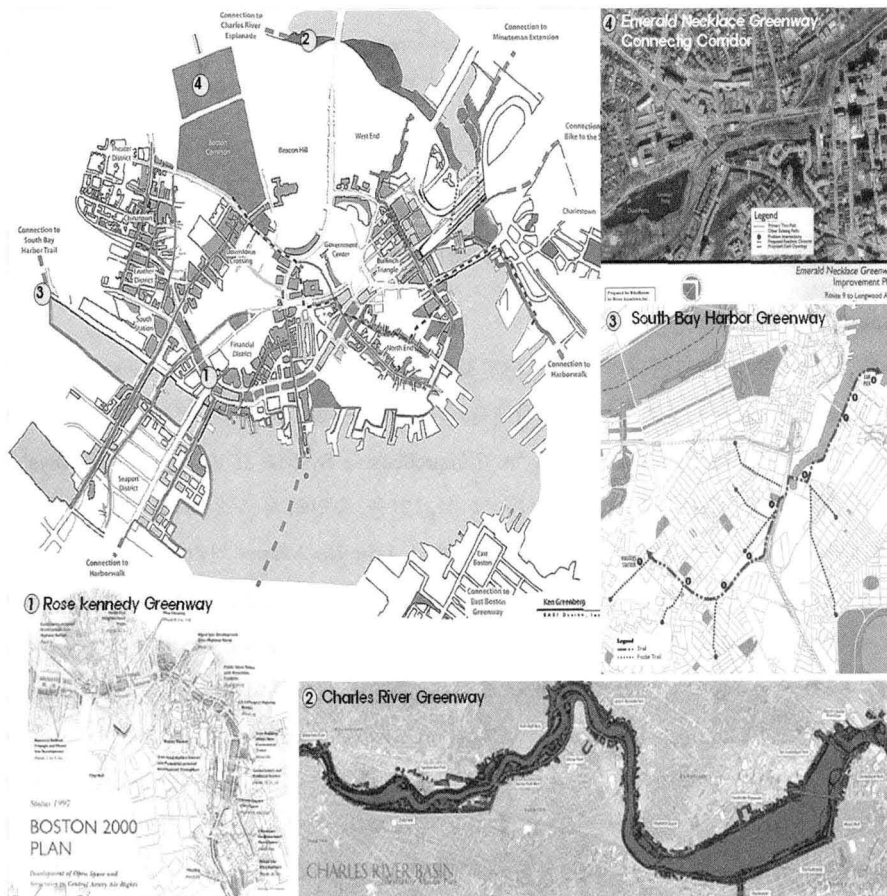
보스톤의 그린웨이 계획은 여러 정부기관을 중심으로 각 지역의 시민들과 개발자들의 참여로 이루어진다. 그린웨이 계획에 참여하는 주요 정부기관은 크게 4곳으로 공원·여가국, 보스톤 도시재개발공사, 교통국, 주정부의 보전·여가국이 있다.



〈그림 7〉 보스톤 그린웨이의 상위계획과 실행계획

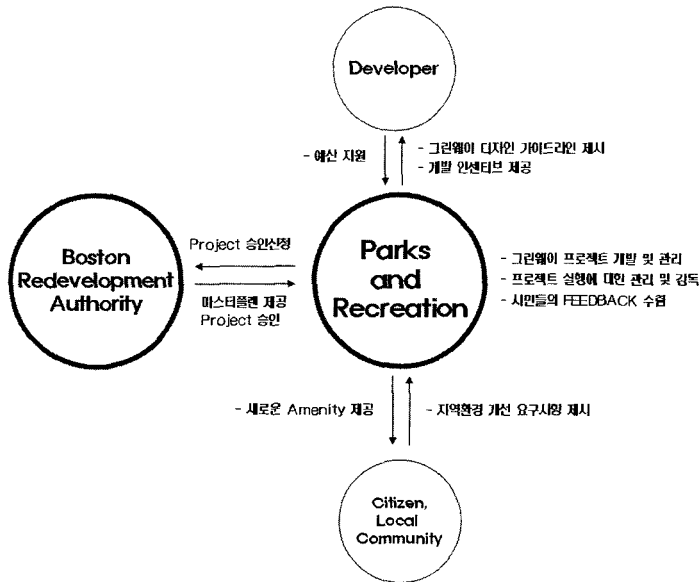
(자료: DEM(1999), Commonwealth Connection: A Greenway Vision for Massachusetts, 보스톤 도시재개발공사 내부발표자료(2005), 재구성)

보전여가국(DCR)에서는 주 전체를 위한 광역적인 그린웨이 계획을 수립한다. 이렇게 계획된 주정부의 오픈스페이스 계획과 교통국(DOT)에서 계획된 자전거 도로 계획, 보행 계획이 통합되어 보스턴 도시재개발공사(BRA)에 의해 그린웨이 마스터플랜이 작성된다. 보스턴 도시재개발공사는 마스터플랜에 따라 공공 및 민간 프로젝트를 심의하며, 그린웨이 계획을 적극적으로 반영시킨다. 그린웨이 마스터플랜을 구체적으로 시행 및 관리하는 곳은 보스턴 시의 공원여가국(DPR)인데, 공원여가국에서는 세부구간의 사업 시행시 개발계획을 가지고 있는 민간개발가에게 그린웨이 가이드라인을 제공하여 상위계획을 적극적으로 반영시키고, 경우에 따라서는 보스턴 도시재개발공사(BRA)와 협의를 통해 인센티브를 제공하기도 한다.



〈그림 8〉 보스턴 그린웨이의 마스터플랜과 실행계획

(자료: 보스턴 도시재개발 공사(Boston Redevelopment Authority) 2005년 내부 발표자료, 재구성)



〈그림 9〉 보스톤 그린웨이 수립을 위한 계획주체의 역할 관계

2. 시애틀(Seattle) 그린웨이(Greenway)

Introduction⁸⁾

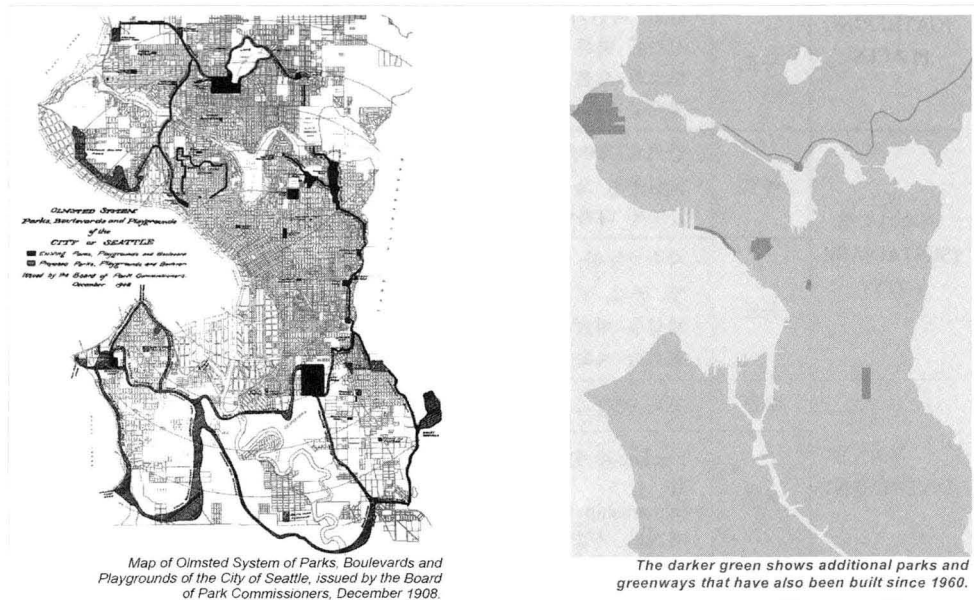
시애틀 그린웨이는 1903년 시의 공원 위원회(the Board of Park Commissioners)가 움스테드 브라더스(Olmsted Brothers) 설계사무소에 시애틀의 공원에 관한 가능성과 종합적 파크시스템 계획을 요청하면서 시작되었다. 그해 10월에 'A Comprehensive System of Parks and Parkways'라는 보고서가 시 의회에서 제출되었고, 시의회는 그 설계안을 승인하게 되었다.

이 설계의 주요 내용을 보면 도시의 모든 곳에서 1.5miles(2.4km) 거리에 공원을 확보하고 가로수길(boulevard)을 통해 기존 공원과 계획된 공원 그리고 그린벨트를 연결하여 시민의 여가공간으로 제공할 것을 제안하고 있다. 그리고 100년 이상의 장기 계획으로, 완성을 하는 데 충분한 시간을 가지고 주변 환경이 허락하는데 따라서 점진적으로 이루어져야 함을 제시하고 있다.

움스테드 브라더스(Olmsted Brothers)의 'A Comprehensive System of Parks and Parkways'에 따라서 리더그룹과 커뮤니티가 노력하여 도심부 외곽의 중요한 오픈 스페이스 네트워크가 만들어졌다. 그러나 도시의 오픈 스페이스가 시 외곽에 집중되어 있었으므로 사람이 밀집되어 살고 있는 도심부에서 오픈 스페이스까지는 자동차 중심의 도로망 때문에 접근이 어려운 상태였다. 또한 도심부에서의 인구집중과 고밀개발이 계속되면서 다양한 사회, 여가 생활이 위협받게 되면

8) City Design(2002), The Blue Ring: Connecting Places, The 100-Year Vision, Seattle's Open Space Strategy for Center City.

서, 도심부에서도 지난 100년 동안 도시외곽에만 실행해 온 공공 오픈스페이스와 같은 계획이 필요함을 인식하였다. 그래서 앞으로 100년을 위한 계획으로 도심부 공공 오픈스페이스 설계를 위한 비전과 실행을 위한 ‘Draft of the Blue Ring Strategy’를 2002년에 발표하게 되었다.



〈그림 10〉 옴스테드 브라더스의 시애틀 파크시스템 계획
(자료: CityDesign(2002), The Blue Ring: Connecting Places)

시애틀 그린웨이:

The Blue Ring: Connecting Places, Center City Pedestrian Improvement Plan⁹⁾

도시 외곽의 오픈스페이스 네트워크시스템과 같이 도시내부의 공공 공간 개선을 위해 시작한 시애틀의 그린웨이인 블루링(The Blue Ring) 계획은 다음과 특성을 가지고 있다. 첫 번째는, 블루링 계획이 오픈 스페이스 계획과 도심부에 관한 정책을 포함하여 종합적인 접근을 하고 있다는 점이다. 두 번째는, 도심부와 주변 지역 사이의 물리적인 도시조직(Urban Fabric)을 개선하고 개발의 질을 높이기 위한 도시 설계의 틀(Urban Design Framework)을 제시해 준다는 것이다. 세 번째는, 도시전체의 그린웨이 네트워크 구축이라는 100년의 비전을 실행하기 위한 점진적이고 장기적인 실행전략(Implementation Strategy)를 가지고 있다는 점이다.

블루링(The Blue Ring) 계획은 이러한 세 가지 특성을 가지면서 다음과 같이 구체적인 계획목표¹⁰⁾를 제안하고 있다.

9) City Design(2002), The Blue Ring: Connecting Places, The Next Decade, Seattle's Open Space Strategy for Center City.

〈표 3〉 블루링(The Blue Ring) 계획의 목적·목표

계 획 목 표		계 획 내 용
공공공간 (GATHERING PLACES)	목적	<ul style="list-style-type: none"> 보행자의 공공 공간 활성화 누구든지 쉽게 접근 가능한 매력적인 오픈 스페이스 제공
	목표	<ul style="list-style-type: none"> 건고, 자전거 타고, 조깅하고, 쉴 수 있는 공원으로 조성 시간에 따른 기능 전환이 가능하도록 조성 도로와 오픈 스페이스 간의 시각적, 물리적 연결 공개공지가 공공공간으로 역할을 하기 위한 가이드라인 제시
지속가능성 (SUSTAINABILITY)	목적	<ul style="list-style-type: none"> 앞으로 100년을 내다보는 오픈 스페이스를 제공 도심부의 오픈 스페이스 시스템이 도시의 생태적 시스템으로 작용할 수 있도록 디자인
	목표	<ul style="list-style-type: none"> 지속가능한 도로경관의 디자인을 개발 빛, 공기 등 기후 조건을 오픈 스페이스 디자인과 같이 고려 재활용 재료를 이용하여 오픈 스페이스 조성 최신의 지속가능한 디자인 기술을 사용
투자 (INVESTMENT)	목적	<ul style="list-style-type: none"> 공공 공간과 도로경관에 공공과 민간의 투자를 최대화
	목표	<ul style="list-style-type: none"> Funding의 순서와 민간 투자의 유치를 위해 도로 성격에 따른 위계를 정립 Stewardship 계획과 장기적 Funding 확보방안 마련 재개발 사업을 통한 오픈 스페이스 개선 실행
공공미술 (PUBLIC ART)	목적	<ul style="list-style-type: none"> 도심에 활기를 주기 위해 예술작품의 설치에 관한 체계를 확립
	목표	<ul style="list-style-type: none"> 도심을 Public Art 지역으로 인식 도심을 걷는 사람들에게 풍부한 예술적 경험을 제공 예술품을 통해 도시의 주요 장소가 사람들에게 활기찬 곳이 되도록 함 도로의 지장물을 정책적인 차원에서 개선

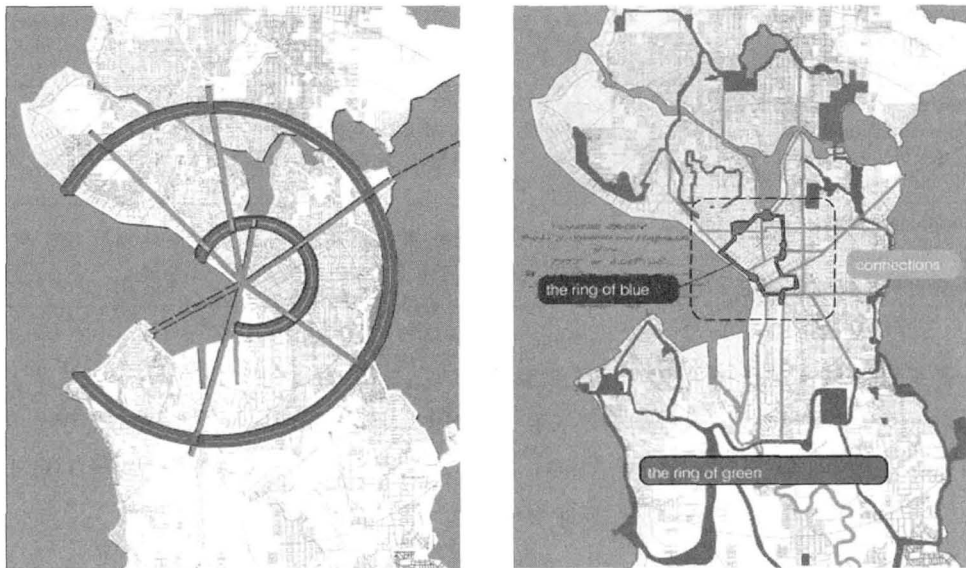
시애틀 블루링의 실행계획과 마스터플랜

시애틀의 Open Space & Connections Strategy는 중요한 공공 오픈스페이스이면서 상징적 의미를 가지고 있는 장소들을 점진적으로 연결해 나아가면서 블루링을 만들고 그린링과 연결하겠다는 전략이다. 즉, 앞으로 10년 동안 비전에 따라 실행하여 도시 내부에 블루링이 완성하고, 이러한 작업들이 계속 연속성을 가지고 이어져 100년 후에는 도시 외곽의 그린링과 연결되는 것이다.

10) 이우진(2006), 도시그린웨이 계획에 관한 연구, 블루링 계획의 Goals & Objectives 재정리.



〈그림 11〉 점진적 실행: 10년의 비전



〈그림 12〉 100년의 비전

(자료: CityDesign(2002), The Blue Ring: Connecting Places, The Next Decade, Seattle's Open Space Strategy for Center City)

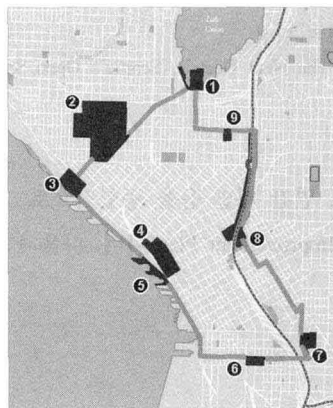
블루링 계획은 도심부의 도로, 보행자 환경, 건물, 민간 개발 등을 종합적으로 고려하는 일종의 도심 보행환경 개선 계획(Center City Pedestrian Improvement Plan)이며, 다음과 같은 실행 방안·제도를 운용하고 있다.

〈표 4〉 시애틀의 블루링 계획 실행 방안·제도

실행 방안·제도	내 용
Amend City Policy to enable creation of Blue Ring Streets: 블루링 거리 조성을 위한 시 정책 개정	블루링 계획의 실행을 통하여 그린웨이를 조성하고자 할 때, 부 적합한 현행의 정책과 규제들은 개정하여 제도적인 뒷받침을 함
Amend Development Incentives and Land Use Regulations: 개발 인센티브와 토지이용 규제의 개정	개발자들이 오픈 스페이스 조성과 거리 개선을 좀 더 적극적으로 하도록 유도하기 위해 인센티브제도를 개정하고, 블루링 계획에 적합하도록 토지이용 규제를 조정하도록 함
Design, Improve and Manage "Found Spaces": 공공공간에 대한 디자인, 활용, 관리	주요 오픈스페이스와 거리에 대해 프로그래밍, 방법·보안, 유지·관리를 포함한 장기 관리계획을 수립하고, 기존의 공공 공지들을 활성화시키기 위해, 공공 용도로 제공된 사유지의 공개공지를 개선·활용·재평가 함
Facilitate and Coordinate Blue Ring projects: 블루링 프로젝트의 시행 촉진	블루링 프로젝트의 시행을 촉진하고, 원활하게 추진하기 위해서 다 영역 간 의견과 활동을 조정하는 책임자를 지정
Provide Better Guidelines for Open Space on Private Property: 사유지의 오픈스페이스 조성을 위한 더 나은 가이드라인 제공	블루링 프로젝트로 인해 개발자의 사업이 일부 조정되는 경우, 개발자에게 도심의 블루링 오픈스페이스 시스템 속에서 공간이 갖는 의미를 확인시켜주고, 오픈스페이스에 대한 명확한 기대치를 제시하도록 함
Locate and Secure Funding for the Blue Ring: 블루링을 위한 자금 구상·확보	블루링 프로젝트를 원활히 추진하기 위한 충분한 예산 배정 및 프로젝트 총괄 단위로 통합하여 집행할 수 있게 함

블루링(Blue Ring) 계획의 주요 프로젝트

블루링 프로젝트는 물리적으로 공공 오픈 스페이스, 시민들의 주요 목적지, 도로로 구성 되며 다양한 목적에 따라 다양한 형태를 가진다. 현재 진행 중인 블루링 계획과 관련하여 다음과 같은 도시계획/도시개발 사업이 진행 중에 있다.



1. South Lake Union Park
2. Seattle Center
3. Olympic Sculpture park
4. Pike Place Market
5. Seattle central Waterfront Park
6. King Street Station
7. Yesler Community Center
8. Freeway park
9. Cascade Playground

〈그림 13〉 현재진행중인 블루링 사업(자료: <http://www.seattle.gov>)

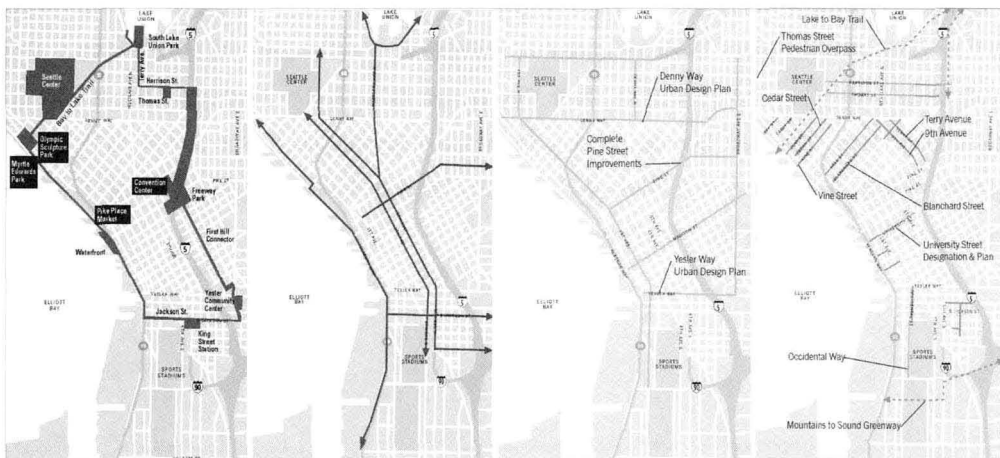
시애틀 그린웨이 계획 체계

뉴욕시의 경우와 마찬가지로 시애틀 그린웨이 계획도 미국 전체차원의 환경보호국(EPA)의 계획을 상위계획으로 광역적인 계획이 작성되며, 도시 차원의 Open Space & Connections Strategy 관련 계획들 속에서 도심부의 블루링 계획이 만들어 진다.



〈그림 14〉 시애틀 그린웨이 계획의 광역적 체계

시애틀의 그린웨이 네트워크 구성요소를 보면 ‘Blue Ring’, ‘City Corridors’, ‘Center City Connectors’, ‘Green Streets + Urban Trails’ 등으로 이루어지며, 〈표 5〉와 같이 도시의 장소·공간의 성격에 따라 특성에 맞는 다양한 기능으로 그린웨이 네트워크를 형성한다.



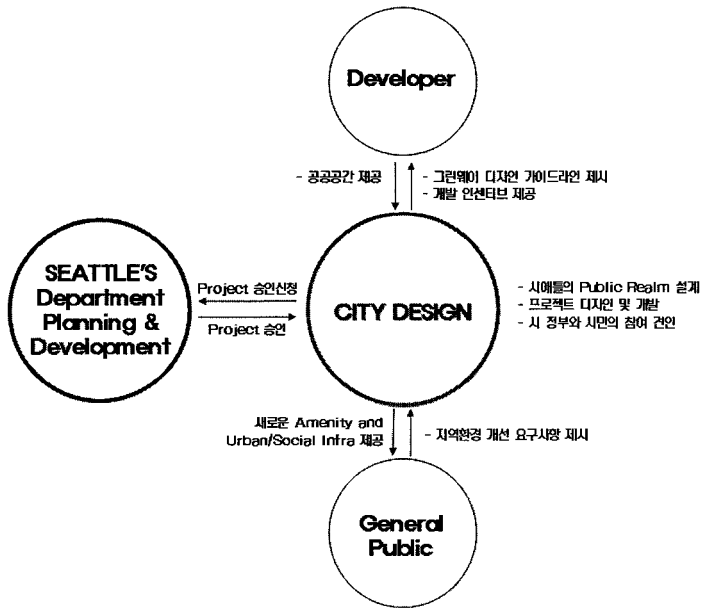
〈그림 15〉 시애틀의 그린웨이 네트워크 구성

〈표 5〉 ‘Open Space & Connections Strategy’ 구성요소의 기능 및 특성

구성요소	기능 및 특성
Blue Ring	<ul style="list-style-type: none"> Public Open Spaces, 도시의 주요 장소·목적지 연결을 위한 선택된 도로로 구성 물리적 단절을 주는 I-5, the Alaskan Way Viaduct를 연결하는 것 수변과 South Lake Union Park의 개선으로 접근성 향상
City Corridors	<ul style="list-style-type: none"> 거주자, 방문자 등이 주로 이용하는 광역적으로 중요한 기능을 하는 도로에서 선택, 주요 오픈 스페이스와 시의 공공시설이 City Corridors를 따라 위치 단계적으로 도심을 넘어 전 도시적 차원으로 Elliott Bay에서 주변의 호수들 까지, Blue Ring에서 Green Ring까지 전 도시적으로 연결이 된다. City Corridors는 주로 주요 간선도로이며 2~4차선의 도로이고 양쪽 변 또는 한쪽 변으로 주차가 가능하고 보도의 폭은 다양
Center City Connectors	<ul style="list-style-type: none"> Center City Connectors는 시각적 물리적으로 도심의 Neighborhoods간의 주요한 연결의 역할을 할 잠재력을 가지고 있는 도로 “Outdoor Living Rooms”으로 노상의 카페나 상업 활동, 노점상, 거리공연 등 다양한 가로활동 프로그램이나 환경개선을 통해 사람들이 모이는 축제나 퍼레이드, 거리 시장의 장소로 활용 Center City Connectors는 주로 주간선, 보조간선 도로이며 2~4차선의 도로이고 양쪽 변으로 주차가 가능하고 부분적으로 일방통행로가 있으며 보도의 폭은 다양
Green Streets + Urban Trails	<ul style="list-style-type: none"> Green Streets는 오픈 스페이스를 제공해야 할 곳이나 보행자 통행을 개선해야 할 곳 Neighborhood가 도와서 공공의 오픈 스페이스를 넓히고 보행환경, 자전거 통행 개선

시애틀 그린웨이 운영체제

City Design Group은 1999년에 시애틀의 공공영역에 대한 설계를 전문으로 하는 도시 디자인 팀으로 출발, 2004년 시애틀 DPD(Department of Planning & Development)안에서 장기적인 도시설계와 정책을 제안하는 부서가 되었다. 특히 City Design Group에서는 2002년에 ‘The Blue Ring: Connecting Places, The Next Decade, Seattle’s Open Space Strategy for Center City’을 제안하고 시 정부와 시민의 요구를 조정하고 여러 부서 그리고 시민들과 협력하여 시애틀 그린웨이 네트워크를 만들어 나가는 주체라고 할 수 있다.





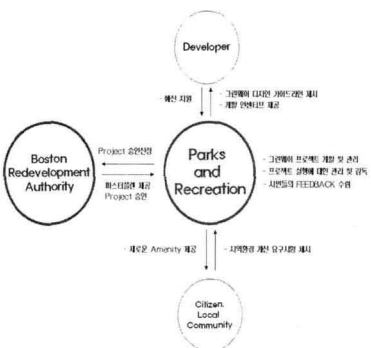
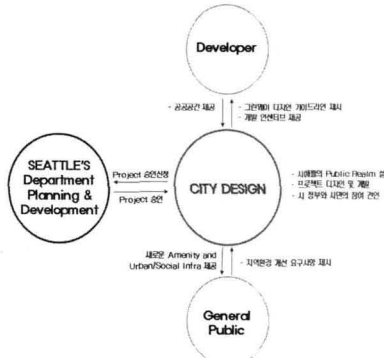
〈그림 16〉 Seattle 그린웨이의 계획주체의 역할 관계

3. 사례 종합 · 시사점

이상 도시설계 본래의 영역인 공공영역 설계의 측면에서 그린웨이라는 주제를 가지고 그 개념과 계획 및 실행 과정을 살펴보았다. 사례도시로 살펴본 보스턴(Boston)과 시애틀(Seattle)은 인구 50~60만 정도의 중규모 도시로서 물리적인 크기 면에서 서울과 큰 차이가 있는 도시이다. 그러나 보스턴과 시애틀 모두 우리보다 먼저 그린웨이 시스템을 도시환경에 도입하고, 계속해서 개선·확충해 나아가는 도시이다. 서울의 그린웨이 마스터플랜을 설계하는 우리에게 중요한 경험을 제공해주고 있다.

두 도시의 그린웨이 계획 체계와 계획 주체 및 역할관계는 다음의 〈표 6〉과 같이 정리할 수 있다. 보스턴과 시애틀의 사례로부터, 우리는 두 가지 중요한 시사점을 얻을 수 있다. 하나는 그린웨이 계획 체계를 보면 두 도시 모두 장기적인 비전을 가지고 광역차원, 도시차원, 근린스케일의 공공영역에 대한 마스터플랜을 계획하고 있다는 것이다. 그러한 장기계획 속에서 단계적으로 개발 전략을 수립하고 개별적인 그린웨이 프로젝트를 도시개발 프로젝트와 함께 지속적으로 실행해 나가고 있다는 점이다.

〈표 6〉 보스턴(Boston)과 시애틀(Seattle)의 그린웨이

구 분	보스턴(Boston) 그린웨이	시애틀(Seattle) 그린웨이
개 요	<ul style="list-style-type: none"> - 1878년 Olmsted의 에메랄드 네클리스 파크시스템으로 시작 - 1893년 Charles Elliot는 보스턴 광역 파크 시스템 계획 - 중앙에 집중된 공원·녹지가 아닌, 도시 전체를 파크 시스템으로 구성 	<ul style="list-style-type: none"> - 1903년 Olmsted Brothers라는 설계사 무소의 'A Comprehensive System of Parks and Parkways' 계획으로부터 시작되어, 도심부 외곽으로 그린링 형성 - 2002년 도심부 공공 오픈스페이스 설계를 위한 비전과 실행을 위한 'Draft of the Blue Ring Strategy' 발표
그린웨이 계획 체계		
주요 그린웨이 프로젝트·구성	Southwest Corridor 그린웨이 Rose Kennedy 그린웨이 Charles River 그린웨이 Emerald Necklace 그린웨이	Blue Ring City Corridors Center City Connector Green Street + Urban Trails
계획 주체와 역할 관계		

또 다른 하나는, 그린웨이 계획과 관련하여 장기적인 비전을 가지고 계속적으로 일을 추진해 나가고 있는 전문적인설계조직이 있다는 점이다. 그들은 전문가·시민·공공부문의 의견을 충분히 수렴하고 조정하면서, 리더십을 가지고 도시환경을 개선해 나가는 일을 효율적으로 수행하

고 있다. 이런 과정 속에서 공익이 우선되는 도시설계가 본래의 역할을 담당하게 됨으로서, 도시환경의 질이 올라가게 되고, 동시에 시민들의 전반적인 삶의 질이 향상될 수 있는 것이다.

우리는 두 가지 중요한 시사점을 얻을 수 있다. 하나는 그린웨이 계획 체계를 보면 두 도시 모두 장기적인 비전을 가지고 광역차원, 도시차원, 근린스케일의 공공영역에 대한 마스터플랜을 계획하고 있다는 것이다. 그러한 장기계획 속에서 단계적으로 개발 전략을 수립하고 개별적인 그린웨이 프로젝트를 도시개발 프로젝트와 함께 지속적으로 실행해 나가고 있다는 점이다.

또 다른 하나는, 그린웨이 계획과 관련하여 장기적인 비전을 가지고 계속적으로 일을 추진해 나가고 있는 전문적인설계조직이 있다는 점이다. 그들은 전문가·시민·공공부문의 의견을 충분히 수렴하고 조정하면서, 리더십을 가지고 도시환경을 개선해 나가는 일을 효율적으로 수행하고 있다. 이런 과정 속에서 공익이 우선되는 도시설계가 본래의 역할을 담당하게 됨으로서, 도시환경의 질이 올라가게 되고, 동시에 시민들의 전반적인 삶의 질이 향상될 수 있는 것이다.

IV. 결론

현행 제도도시설계가 시민들의 삶의 질 개선과 도시의 경쟁력 향상에 있어서 실질적 도움을 주는데 그 한계가 존재하고, 그래서 제도권 내에서 본래 도시설계의 기능을 충분히 발휘하는 것이 어렵다는 것을 인정한다면, 우리의 제도나 운영을 계속해서 비판하기 보다는, 오히려 제도도시설계의 운영과 관행을 넘어서, “새로운 도시설계”를 제안해보고자 한다.

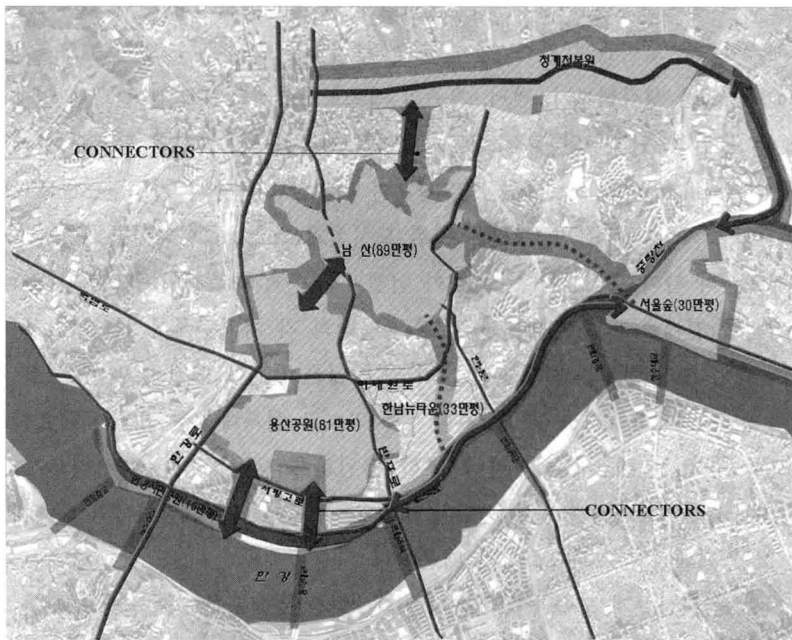
이를 위해 “새로운 도시설계”의 모습, 즉 본연의 역할을 수행할 수 있는 새로운 패러다임으로서의 Urban Design을 생각해보자. 먼저, 기존의 제도도시설계의 운영과 관행에 얽매이지 말아야 할 것이다. 이를 위해, 단기적인 관점으로 수립했던 개발위주의 계획을 탈피하여 지역의 장기적인 비전 계획(Vision Plan)을 보여주는 도시설계와 단기간에 적용이 가능한 Short-Term Project를 함께 제안한다. 둘째, 통합적 공공영역을 위한 도시설계요소로 그린웨이를 도입한다. 이는 앞서 소개한 사례도시와 같이 도시 내 그린웨이가 언젠가 서울의 대표적인 공공공간으로 자리매김할 것이라는 가정을 전제하고 있긴 하지만, 현재 서울시와 각 자치구에서 실천하고자 하는 그린웨이 관련 사업들의 추진 경과를 살펴보면 그리 멀지 않은 시기에 현실화 될 수 있을 것이므로 실현 가능성이 높은 설계요소라고 할 수 있다. 마지막으로 설계대상은 서울의 대표적인 어메니티 자원이라고 할 수 있는 한강을 선정한다. 특히, 공원을 앞두고 있는 용산미군기지 남측에 주목하는데, 이는 용산미군기지가 향후 공원으로 되었을 경우 서울시 그린웨이의 촉매제로서 역할을 기대할 수 있는 절대적인 기회요소이기 때문이다.

이 같은 새로운 도시설계 모습을 구현하기 위해 “한강 워터프론트를 중심으로 한 서울시 그린웨이 마스터플랜”을 우선적인 디자인 목표로 설정하고, 그 성격을 다음과 같이 제안한다.

- ① 적어도 20년 이상의 장기적인 계획이다.
- ② 한강 워터프론트(Waterfront)를 중심으로 해서 서울시 전체를 다룬다.
- ③ 그린웨이 마스터플랜은 재개발 프로젝트, 뉴타운 프로젝트, 균형발전촉진지구 등 현재 진행 중인 개발 사업을 고려하여 작성함으로써, 도시개발 프로젝트 진행시 그린웨이의 전체적인 네트워크가 가능하도록 한다.
- ④ 이 마스터플랜은 공공영역에 대한 구체적인 설계가 되도록 하고, 재개발·재건축 프로젝트에서 민간영역의 개발가는 공공영역을 함께 개발하도록 하여, 공공공간의 질과 건물의 부가가치를 동시에 창출하는 높은 수준의 도시설계가 만들어 질 수 있도록 한다.
- ⑤ 이 마스터플랜 작업에 의한 공간은 시민들이 이용하는 주요 공공공간이 되므로, 설계 작업과정에서 이용자들의 참여와 소망을 담은 과정을 반드시 마련한다.
- ⑥ 우리나라의 여러 여건을 고려해 볼 때, 공공부문이 이러한 성격의 그린웨이 마스터플랜을 먼저 제의·실행하기는 어려울 것이므로, 독립적이고 책임 있는 민간 부문의 비영리 설계조직이 이러한 작업을 먼저 시작한다.

Design Component 1: Long-Term Vision Plan

한강 워터프론트 그린웨이 마스터플랜 작성을 위해 가장 먼저 용산 미군기지(용산공원)를 중심으로 한 장기적인 비전플랜을 작성하여 청계천, 서울숲, 한강, 용산공원, 남산을 연결하는 그린웨이 네트워크를 제안한다. 이는 비전플랜의 제안과 함께 지역의 개발시 그린웨이 위치 설정을 위한 가이드라인 역할을 하게 된다.



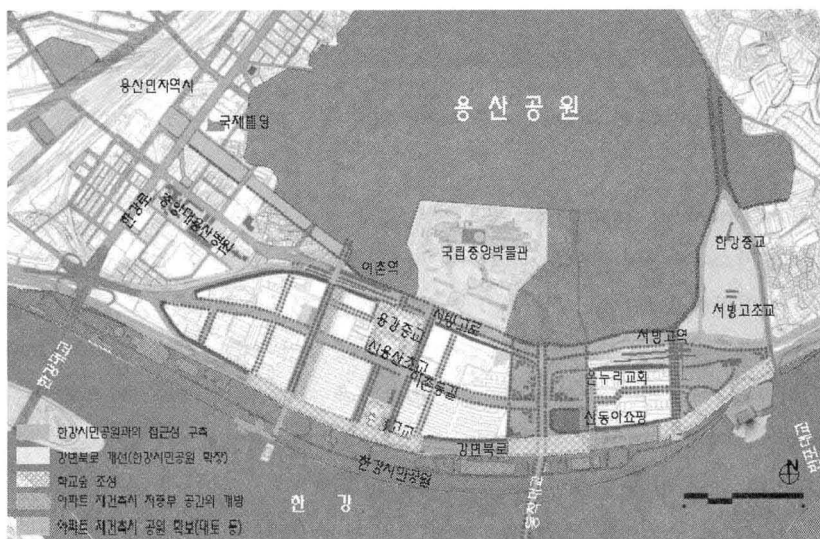
〈그림 17〉 Future Vision: Networking through GREENWAYS
(청계천+서울숲+한강+용산공원+남산)

Design Component 2: Short-Term Application — Design Framework

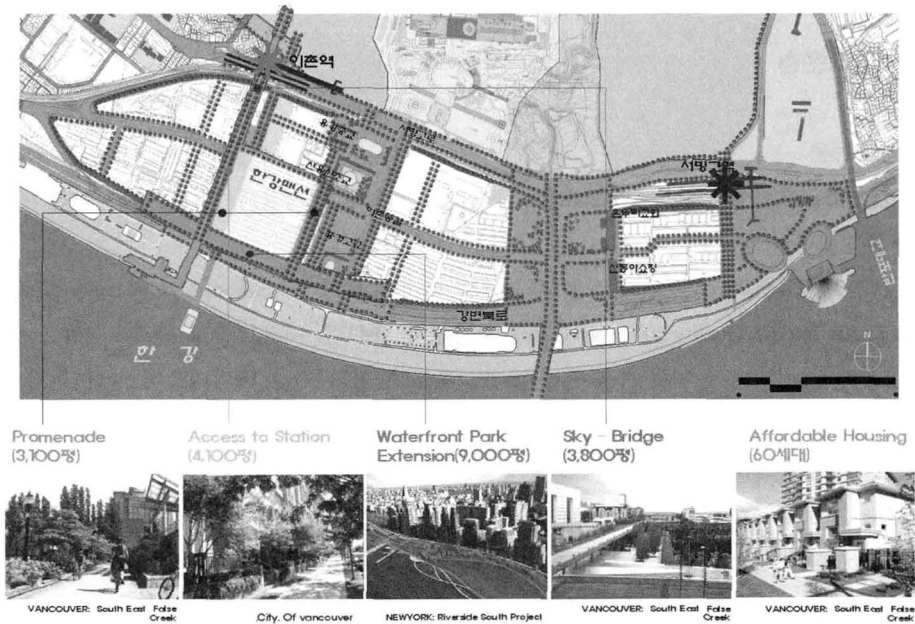
비록 이 프로젝트가 장기적인 프로젝트이지만, 현재 변화가 진행 중인 지역을 위해서, 그린웨이 마스터플랜의 첫 번째 파일럿 프로젝트로서 동부이촌동 지역을 선정한다. 장기 마스터플랜속에서 단기간 내에 실행이 가능한 지역이라고 할 수 있다. 미래 용산공원의 바로 남쪽에 위치하는, 도시개발 전략측면에서 볼 때, 매우 중요한 지역이고, 앞으로 미래의 서울 그린웨이 시스템 구축에 촉매제가 될 수 있는 지역이다. 마침 이 지역에 재건축을 기다리는 아파트 단지가 있기 때문에, 그린웨이 구축을 위한 최적의 대상지라고 할 수 있다.



〈그림 18〉 컨셉 플랜. 용산공원과 한강을 연결하는 “그린 네트워크 기본 개념”



〈그림 19〉 용산공원과 한강을 연결하는 그린웨이 마스터플랜



〈그림 21〉 그린웨이 마스터플랜 속에서 단기프로젝트로 시행할 수 있는 재건축 · 재개발을 통해 이촌동 지역의 공공 기반시설 조성 예시도

세계의 다른 경쟁도시에 비해서 상당히 떨어져 있다고 할 수 있다. 서울이 시민들이나 방문객들에게 좀 더 살기 좋은 도시가 되기 위해서는 그린웨이 조성을 통해서 보행자의 접근성과 안전성을 크게 높여야 한다. 또한, 도시의 그린웨이 시스템은 도시의 매우 중요한 이미지 요소가 되어 그 도시를 상징하고, 따라서, 도시의 아이덴티티를 부여하는 장소로 인지 될 수 있을 것이다. 이러한 이유 때문에 그린웨이 시스템은 도시에서 매우 중요한 부분이고, 삶의 질을 이끄는 통로, 즉, 도시의 생명력이 흐르는 길이라고 할 수 있을 것이다.

도시설계가가 한강의 워터프론트로부터 서울의 그린웨이를 설계하기 시작하면서, 서울 시민과 방문객들을 위한 삶의 질 개선을 위해서 노력하고, 동시에 서울 도시에 생명력을 다시 회복시키기 위한 서울의 비전을 만들기 시작할 때, 우리나라의 도시설계가 도시설계 본래 주어진 사명으로 돌아가기 시작할 것이다.

참고문헌

• 연구논문

- 김기호(2005), 도시설계의 New Paradigm: 공공영역을 위한 도시설계, 환경논총 제43권: 서울대학교 환경대학원.
- 김기호(2004), 시민의 삶의 질 향상을 위한 도시설계의 새로운 Mission(A New Urban Design with Its Focus on the Quality of Urban Life), 환경논총 제42권: 서울대학교 환경대학원.
- 김기호(2003), 시민이 참여하는 도시설계: 프로젝트 단위의 민간 비영리조직 설립의 필요성, 환경논총 제41권: 서울대학교 환경대학원.
- 김기호(2002), 우리나라 지구단위계획의 현실과 새로운 사명, 환경논총 제40권: 서울대학교 환경대학원.
- 김기호(2001), 도시개발의 새로운 접근: 배터리 파크 시티(Battery Park City)의 경험과 교훈, 환경논총 제39권: 서울대학교 환경대학원.
- 김기호(2000), 도시설계의 질적 향상과 도시설계 분야 발전을 위한 제언, 환경논총 제38권: 서울대학교 환경대학원.
- 김기호(1992), 현행 제도 도시설계의 해체와 도시설계의 새로운 정의, 환경논총 제30권: 서울대학교 환경대학원.

• 학위논문

- 양석우(2006), 도시내 그린웨이 네트워크에 관한 연구, 서울대학교 환경대학원.
- 이우진(2006), 도시그린웨이 계획에 관한 연구, 서울대학교 환경대학원.
- 김 배(2005), 서울 이촌동 공공 공간 확충 계획 및 설계, 서울대학교 환경대학원.

• 단행본

- 김기호 · 문국현(2005), 도시의 생명력, 그린웨이, 랜덤하우스 중앙.
- Ebenezer Howard(1898), Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform A Publication of the National Recreation and Park Association(1995), Park, Recreation, Open Space and Greenway Guidelines.
- CityDesign(2002), The Blue Ring: Connecting Places, The Next Decade, Seattle's Open Space Strategy for Center City.

• 발표자료

- 2006 서울 그린웨이 국제워크숍 중 'SEOUL 도시의 생명력, 그린웨이' 발제 자료(2006).

행복한 지자체 비전 만들기 워크숍 중 ‘도시의 생명력 GREENWAYS’ 발제 자료(2006).
서울대학교 환경대학원(1979), “한국도시의 미래와 도시설계의 역할”에 관한 세미나 주제 발표 자료집.

• 웹페이지

<http://www.cityofboston.gov/>(Boston시 홈페이지).

<http://www.ci.boston.ma.us/bra/>(BRA 홈페이지).

<http://www.masspike.com/bigdig/>(Boston Big Dig 프로젝트소개 홈페이지).

<http://www.seattle.gov/>(Seattle시 홈페이지).

<http://www.massturnpike.com/>(Massachusetts Turnpike Authority 홈페이지).